

太子町地域公共交通計画（案）パブリックコメント結果と事務局の考え方				資料1
分類	パブリックコメントでの意見	事務局の考え方	対応頁	
3章上位・関連計画の整理	総合計画では、「高齢者の生活に必要な公共交通の充実を図るため、運行方法の見直しなどによる、利用促進を図る。」 また、公共交通戦略の基本的方向性では、「公共交通は、高齢者から子供まで誰もが利用することができる基本的な交通手段であり、誰もが円滑な移動ができるよう、広域的な移動から、市町村等の地域主体もコミュニティーバスの運行といったきめ細かな移動まで、切れ目のない取り組みが必要である。」と記している。	本計画は総合計画に即しつつ、関連計画と連携・補完を行っていきます。	10, 14	
	総合計画の政策の中に「地域経済を支える産業の振興」とありますが、農業振興のための助成制度は力を入れておられるのでしょうか。ブドウ祭りなど農業祭をやってバスの臨時便を出すなどの取り組みは出来ないのでしょうか。また「住民との協働の推進」とありますが、住民が参加できる公共交通の取り組みは何かあるのでしょうか。コミバスの時刻や便数、料金など私たちの意見は聞いてもらう機会が無いのですが。	ご意見は施策の具体検討の参考とさせていただきます。	10, 11	
	公共交通戦略の「利用者の視点に立った公共交通の利便性向上」とありますが、近鉄電車が事故や災害でストップしても駅まで行かないと運行状況が分かりません。近鉄との連携協定を結んですみやかに情報を受けて町内放送で伝えることは出来ないのでしょうか。	ご意見は今後の検討の参考とさせていただきます。	13	
4章地域公共交通の現状	公共交通を「利用できるひと」と「利用が困難な人」に分けるのはおかしい。路線バスから乗合ワゴンまで、すべてが公共交通のはずです。バスに乗れない人が課題なのではなく、バス停が遠い、便数が少ない、料金が高いことこそが問題なのではありませんか。	公共交通を1人で利用できないなどサポートが必要な方については、福祉移動サービスで対応させていただいております。よりの確な対応に向け、原案どおりとします。バス停、便数、料金の課題については、より住民の皆様が利用しやすいよう具体を検討してまいります。	15	
	令和5年9月「金剛自動車バス事業の廃止を公表」とありますが、5月に町は知っていたのに住民には知らせなかった。補助金を出してでも路線継続が出来なかったのか、本当は4ヶ月間で何を検討していたのでしょうか。将来に近鉄バスが同様に廃止通告をしてきたときにどう対処すべきか、教訓を残すべきではありませんか。	現在運行している地域公共交通が廃止とならないよう、持続可能な公共交通に向け取り組みを進めていくべきと考えており、今後の教訓として捉えてまいります。	17	
	「公共交通空白地域はほとんどありません」とあるが、高齢者など山間地域の移動の困難な人もいて、バス停まで100m以上もあることを放置することが「公共交通の空白地域」を生むことになりませんか。	徒歩圏域をバス停より300m圏域（都市構造の評価に関するハンドブック：国土交通省）にて算出しておりますが、あくまで基準です。地域の実態に合わせて具体を検討してまいります。	18	
	バスの利用状況からみると、コロナ禍以降の乗車人数は平日で約600名、休日で約300名、令和5年12月21日以降は、喜志循環線で約230名、コミュニティーバス平日で平均150名、休日で平均50名となっている。 この差は、令和5年12月21日以降はお出かけ支援が廃止された影響が大きいと言わざるを得ない。 お出かけ支援は、高齢者だけでなく、「乗り継ぎ割引」バス利用の町民全部が影響を受けている。	お出かけ支援利用券の廃止の影響もあると思いますが、金剛バス撤退前後では状況が全く異なるため、様々な要因が影響していると考えられます。今後、金剛バス運行時の利用者数まで回復に向けて、検討を行っていきます。	19～21	
5章太子町地域公共交通網形成計画について	バスの乗客アンケートは実施中、住民アンケートは取っておらず、金剛バス廃止の説明会も代替えバスの説明会も無い中で、どうして現状の評価が出来るのでしょうか。住民の意見など聞く価値は無いとでも言うのでしょうか。	事業評価に関しては施策実施状況をもとに地域公共交通会議で議論いただいた上で評価しています。住民アンケート等は金剛バス路線撤退事案対応の中、時間的制約もあり実施できませんでしたが、その必要性については認識しています。 ご意見は今後の参考とさせていただきます。	26～28	
6章地域公共交通の役割と課題整理	公共交通は生活基盤の土台であり、老いも、若きも、子供も、妊産婦も、障がい者も、交通弱者も、安価で安心して外出できる交通体系を目指さなければなりません。そのためには、自治体は補助制度をもちいて、その目的を果たすことが使命です。ところが今回の「地域公共交通の役割と課題整理」には、「持続に向けた取り組み」では、将来に・・・、公的負担を減少させることなど、持続に向けた取り組みが必要です。と記されている。そうであれば、補助制度をつくらないと読める。補助を出しても、自治体の仕事として、住民の移動の権利を守るべきではないか。 「高齢者等の外出低下への対応」として・免許返納者やその家族など、今後自家用車を利用できなくなる人に対して、地域公共交通を利用し、外出機会を維持・向上していく必要がある。・・・と記されているが、地域から聞こえてくるのは、 ・「山田から上ノ太子駅出るのに昼間の便数が少ない、料金が高い」、 ・「ラムー、カインズに行っても、梅川橋では、荷物を持っては遠い」、 ・「免許証を返上して、外出に困る、失敗した」 ・「要支援で、ぐんぐん体操では、役場から迎えに来てくれたが、卒業すると福祉センターに行けと云うが、センターまで行けない。」 ・「天城さんへはコミュニティーバス乗り継ぐが、往復すると高く、生活が辛い」 ・「福祉センターに行って、帰りにサンブラで買い物したいと思っても降りれない」 などなどである。 きめ細かく、運行するなら、今の2台では無理がある。サロン周り専用となっている「太子くんバス」もコミュニティーバスに加える。福祉センター利用者の乗降バス停の規定をなくすなど、外出を促す施策を執るべきである。 また、乗降人数の少ない地域については、タクシーの借り上げでの運行利用など、考えることも重要である。	交通体系にあった利用促進に資する事業や制度などを今後検討してまいります。 地域からの意見について、施策の具体検討の参考とさせていただきます。	34	

分類	パブリックコメントでの意見	事務局の考え方	対応頁
6章地域公共交通の役割と課題整理	「公共交通に関する公的負担の増加」という表現は誤解されます。「公的負担」ではなく「太子町の出費」とすべきです。もちろん公共交通は本来は国や大阪府が予算を付けて負担すべきものだと思います。	「公的負担」については「財政負担」とし、文言を修正させていただきます。なお、現状においても国や大阪府の支援を受けてバスの運行をおこなっています。今後についても、引き続き支援を受け運行を持続していけるよう検討してまいります。	33, 34, 38, 48
8章目標を達成するための施策 施策1-1. 地域公共交通網の再編	朝夕通勤・通学の人たちのために上ノ太子への増便は、ありがたいのですが、日中町内を走るバスの便数をせめて1時間に1本に。（町内へ買い物・通院に出かけても帰りのバスを2時間以上待たなければならない） また太子町には、総合病院、入院できる病院がない皮膚科・眼科・耳鼻咽喉科もないため町外へ通院する人が多い。行きはバスの時間に合わせて出かけるが、帰り上ノ太子駅を降りてもバスがない。近鉄電車とバスの連携をスムーズに。そして町内・上ノ太子駅への便数を多く。 商業施設への便数が少なすぎる。買い物が終わっても帰りのバスがない。また、停留所が遠すぎる、暑いとき・寒いとき・雨降りの時たいへん。施設の敷地内に設けるように施設側と話し合って解決を。	ご意見は施策の具体検討の参考とさせていただきます。	41
施策1-3. 低床化車両の導入	ぜひ！お願いします。バスのラッピングにお金をかける必要はない。		43
施策1-4. 安全・安心に利用できる利用環境の整備・改善	バス停の移設、お年寄りの人は、少しの移動でもたいへん！役場前と反対方向にあるバス停は、乗り換えの時バスが出てしまう時があるとのこと。事情をよくつかんで下さい。バス停の屋根の取り付け、ベンチの設置ぜひお願いします。		44
施策1-5. 先進技術を活用した交通サービスの導入に向けた検討	お年寄り、障害のある人のことも考えて簡単に乗り換え・乗降できるように、乗り換えても券1枚で済むように-無料・回数券・お得な定期券- 栃木県小山市のような7割引き年間定期券があれば気軽に出かけられる。 ライドシェア事故時の責任、補償問題など問題点も多く、欧州（EU）では、一度導入されたが禁止になったと。タクシー業者への影響も考えて導入は慎重に。		45
施策2-2. 公共交通を利用するきっかけづくり	シンポジウムやワークショップは、より多くのひとの意見を聞くために地域の集会所で定期的開催するように。地域性のあるいろいろな意見が出やすいと思う。		47
施策2-4. 公共交通の担い手確保に向けた検討	「運転士等の確保」について一番確かな方法は、太子町が職員として正規採用し近鉄に劣らぬ賃金で雇うことだと思います。それは地方財政では困難ですから国や府に要求しましょう。住民も協力します。		49
	何より大切なのは、労働条件の保障。高槻市のように市職員と同じ条件なので運転士不足ないとのこと。ちなみに市営バス（公的責任）。		49
その他	東部地域（畑・山田）は、坂道が多く平坦な道はほとんどない。 日常生活用品、食料品を売る店もほとんどなくなり、自動車販売もなくなって久しい。買い物の帰り重い荷物を持っての上り板はきつい。 通勤・通学、老いた親の駅や病院への送迎に明け暮れ、気が付けば子どもたちは、生活に不便な太子町を出ていく。 柿・みかん畑がなくなり、耕作するものがなく草ボウボウの田んぼが増え、空家も増えている。これでは、若いものが住まなくなり、自分自身もこのまま太子町に住み続けられるのだろうかと不安になる。 2003年「循環バスを走らせる会」を発足し、他県・他市町村への視察、講師を招いての学習会、アンケート・署名運動、町への要請など活動が続けてきた。 2012年前町長が「外出支援策にとりくむ」と表明。 山田・畑地域に金剛バス、コミュニティバスが走り始めた時「生まれて初めてバスが走った」と小躍りして喜ばれたのも束の間、コロナ禍に入り、3年過ぎておさまってきたころ、2023年12月20日金剛バス廃止に。		-
	公共交通の充実、住民のくらしやまちづくりの土台！持続可能とよくいわれるが、まず誰もがバスに乗って出かけようと思えるような安心・安全・便利・安価なバスで出発してほしい。 支払いの簡素化 町内どこを走っても一定料金に 高齢者・障害のある人・妊婦の人への外出支援を 常に、定期的に利用者、住民の意見を聞く機会を バスの運転士さんの実情を把握したり、困っていることとか、提案など声を聞くように 介護タクシーへの補助制度の早期実現を 他市の病院の送迎バスとの連携を		-